

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **Algemeen**

Eind 2012 wordt de nieuwe spoorweg Lelystad – Zwolle (de Hanzelijn) in gebruik genomen, inclusief de nieuwe stations Dronten en Kampen-Zuid. Deze nieuwe spoorweg sluit in Lelystad en in Zwolle aan op bestaande hoofdspoorwegen. In het verlengde van de wijziging van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen, waarmee de Hanzelijn wordt aangewezen als hoofdspoorweg, is onderhavige wijziging noodzakelijk van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze wijziging betreft de aanpassing van de in de bijlage opgenomen kaarten, met een aanduiding van het soort baanvak, bepalend voor de minimale bedieningsniveaus en de prioriteitscriteria in geval van een overbelastverklaring voor de Hanzelijn.

### **Baanvak met streekgewestelijke stations**

Volgens het tracé-besluit is de Hanzelijn aangelegd met het oog op het:

- verbeteren van de spoorwegverbinding tussen de Randstad en het noorden en noordoosten van ons land;
- realiseren van een interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle;
- verbeteren van de regionale ontsluiting van Almere, Lelystad, Dronten en Kampen;
- ontlasten van de Gooi- en Veluwelijn;
- bevorderen van de economische ontwikkeling van het noorden, noordoosten en Flevoland;
- medegebruik door internationale (hogesnelheids-)treinen;
- medegebruik door goederentreinen.

Deze doelstellingen van het project Hanzelijn gelden als uitgangspunt voor het bepalen van de aard van het traject Lelystad – Zwolle. Volgens de doelstellingen heeft de Hanzelijn primair een nationale functie binnen het hoofdnet. Daarnaast is geanticipeerd op de mogelijkheid dat de Hanzelijn, in combinatie met de Flevolijn (Lelystad - Weesp), in de verdere toekomst deel zou kunnen uitmaken van een internationale verbinding die mede geschikt is voor hogesnelheidstreinen. Richtlijn 661/2010/EU, over de ontwikkeling van de Trans Europese Netwerken en Richtlijn 96/48/EC betreffende de interoperabiliteit van het trans-europese hogesnelheidsspoorwegsysteem zijn van toepassing. Vanuit de overweging dat niet de functie voor hogesnelheidstreinen maar de nationale functie voorop staat, is voor het traject Lelystad – Zwolle de status van 'overig baanvak' niet aan de orde, maar beperkt de keuze van de status zich tot baanvak met stadsgewestelijke stations of baanvak met streekgewestelijke stations. Deze keuze impliceert dat de Hanzelijn niet valt onder de definitie hogesnelheidspersonenvervoer of hogesnelheidsnet (artikel 1, onderdeel o en p, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).

Het baanvak Lelystad – Zwolle wordt toegevoegd aan kaart 1. Als uitgangspunt voor de status van dit baanvak is gehanteerd dat deze gelijk is aan de huidige status van het baanvak Amersfoort – Zwolle (Veluwelijn) en alle andere baanvakken die op de knoop Zwolle samenkomen, te weten 'baanvak met streekgewestelijke stations'.

Volgens de nota van toelichting bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (toelichting bij artikel 1) betreft Stadsgewestelijk personenvervoer het vervoer over relatief korte afstanden in de Randstad met hoge frequenties. Naast stadsgewestelijk vervoer worden een aantal andere categorieën onderscheiden. Streekgewestelijk vervoer betreft vervoer dat niet in een andere categorie is toegedeeld. In artikel 10 wordt de volgorde van prioriteit tussen de deelmarkten van het vervoer aangegeven in geval van overbelastverklaring.

In Lelystad sluit de Hanzelijn aan op de Flevolijn (Lelystad- Weesp). De Flevolijn is aangemerkt als baanvak met stadsgewestelijke stations. Bij Hattemerbroek komen de Hanzelijn en de Veluwelijn samen, met een gemeenschappelijk 2-sporig traject tussen Hattemerbroek en Zwolle. De Veluwelijn is aangemerkt als baanvak met streekgewestelijke stations. Indien de Hanzelijn, in het verlengde van de Flevolijn, zou worden aangemerkt als baanvak met stadsgewestelijke stations, hebben de treinen over de Hanzelijn bij een capaciteitsconflict prioriteit boven de verbindingen over de Veluwelijn. Bezien vanuit de knoop Zwolle is er echter geen aanleiding om in het Besluit capaciteitsverdeling de treinen in de richting van Amsterdam/Schiphol/Den Haag een andere positie te geven dan de treinen naar Utrecht/Rotterdam.

Evenmin is er, op basis van de toelichting bij het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur over 'stadsgewestelijk personenvervoer', aanleiding om het traject Lelystad – Zwolle aan te merken als baanvak met stadsgewestelijke stations. Er is immers geen sprake van "vervoer over relatief korte afstanden in de Randstad met hoge frequenties".

## **Minimale bedieningsniveau**

Het baanvak Lelystad – Zwolle wordt tevens toegevoegd aan kaart 2. Het baanvak Weesp - Lelystad – Zwolle wordt op de gewijzigde kaart in zijn geheel aangemerkt als 'baanvak tussen grote stations'. Dit impliceert dat de status van het baanvak Weesp – Almere – Lelystad wijzigt van 'baanvakken tussen overige stations' in 'baanvakken tussen grote stations'.

Kaart 2 onderscheidt ten behoeve van de minimale bedieningsniveaus voor personenvervoer in geval van een overbelastverklaring 'baanvakken tussen grote stations', 'baanvakken tussen overige stations' en 'overige baanvakken'. Op kaart 1 is aangegeven welke stations zijn aangemerkt als 'grote stations' en welke zijn aangemerkt als 'overige stations'. De status van een station komt overeen met het onderscheid in de Vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

In relatie tot het baanvak Lelystad – Zwolle is alleen Zwolle als 'groot station' aangemerkt; Lelystad heeft de status van 'overig station', evenals de overige stations op het baanvak Lelystad-Weesp. De Flevolijn heeft in zijn geheel de status van 'baanvak tussen overige stations'. De dichtst bijgelegen 'grote stations' aan de westzijde zijn Amsterdam Centraal, Schiphol en Utrecht Centraal. Uitgaande van de status van de Flevolijn zou de Hanzelijn kunnen worden aangemerkt als 'baanvakken tussen overige stations'.

Echter, met de aanwijzing van het traject Lelystad – Zwolle als hoofdspoorweg, verbindt de hoofdspoorweginfrastructuur ook Zwolle (met de status van groot station) met Schiphol, Amsterdam Centraal en Utrecht (met de status van groot station). Het ligt daarom in de rede om, bij de ingebruikname van de Hanzelijn, het baanvak tussen Weesp en Zwolle in zijn geheel aan te merken als 'baanvak tussen grote stations', met het daarbij behorende minimale bedieningsniveau voor personenvervoer in geval van een overbelastverklaring van twee paden in de spits en twee paden daarbuiten.

## **Administratieve lasten en bedrijfseffecten**

Het onderhavige wijzigingsbesluit brengt geen administratieve lasten voor het bedrijfsleven en burgers met zich mee.

## **Uitvoering en handhaving**

De Nederlandse Mededingingsautoriteit heeft bij brief van 28 februari 2012 laten weten geen implicaties te voorzien uit hoofde van uitvoerbaarheid of handhaafbaarheid, noch in juridische, noch in personele of financiële zin.

Bij brief van 13 maart 2012 laat ProRail weten akkoord te gaan met de keuze om de Hanzelijn te kwalificeren als streekgewestelijk baanvak. Tevens kan ProRail zich vinden in de keuze om het baanvak tussen Weesp en Zwolle in z'n geheel aan te merken als 'baanvak tussen grote stations'. Overeenkomstig het verzoek van ProRail is in de toelichting opgenomen dat deze keuze impliceert dat de Hanzelijn niet valt onder de definitie hogesnelheidspersonenvervoer of hogesnelheidsnet (artikel 1, onderdeel o en p, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur).

Naar het oordeel van ProRail heeft de keuze om de Hanzelijn aan te merken als 'baanvak met streekgewestelijke stations' en de status van de Flevolijn als 'baanvak met stadsgewestelijke stations' te handhaven, geen gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

## **Overleg Infrastructuur en Milieu**

Het ontwerpbesluit is voorgelegd aan het Overleg Infrastructuur en Milieu. Het OIM heeft bij brief van 27 april 2012 bericht dat partijen kunnen instemmen met de voorgenomen wijzigingsbesluiten en dat geen belangwekkende bezwaren zijn ingebracht.

## **Voorhang Eerste en Tweede Kamer**

Het ontwerpbesluit is met toepassing van artikel 61, vierde lid, van de Spoorwegwet overgelegd aan de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal.

## **Inwerkingtreding**

Onderhavig wijzigingsbesluit treedt op 1 december 2012 in werking, om zodoende aan te kunnen sluiten bij de feitelijke ingebruikneming van de Hanzelijn. De Hanzelijn wordt eveneens per 1 december 2012 als hoofdspoorweg als bedoeld in de Spoorwegwet aangewezen. Daardoor valt per

1 december 2012 de Hanzelijn formeel onder het werkingsgebied van de Spoorwegwet, waaronder de algemene regels over de verdeling van capaciteit. Hierbij wordt dus afgeweken van de Vaste Verander Momenten.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen